



**1915 – Pierre Weiss à l'École d'Aviation de Chartres  
Caricature du lieutenant Georges VILLA**

### **Fantaisie à la Belle de Chartres**

Petite, aux yeux d'amour, qui passe en Eure-et-Loir  
Le plus clair de ton temps, pour comprendre et «Savoir»  
Tout ce que de beauté vous ajoutent des ailes,  
Viens, je vais te conduire et te griser près d'elles.

Voici le président *Josset*, si sérieux  
Qu'on lit à le sonder Descartes dans ses yeux;  
Le taxi, grâce à lui, s'ébranle avec méthode.  
*Azire* est élégant ; *Aubeuf* est à la mode ;  
*De Moussac* fait mousser la sveltesse d'un corps  
Cambré dans le satin d'un parfait justaucorps.  
Puis, je te citerai celui qui n'est pas mince,  
Ce tirailleur joufflu qu'on appelle : *le Prince*.  
Il est monté trois fois — l'Histoire le dira,  
Sur les parapets bruns, au cri d'« on les aura ».  
Sa cave est morte, hélas, sous un flot de bouteilles.  
Voici, le cœur marbré d'une tache vermeille,  
"La *Judie*, amoureux de l'éclair et du vent,  
— Et l'*Etévé* vaincu lui répond : «je me rends».  
Plus loin c'est *Reverchon* aux moustaches piquantes  
Qui s'assoit sans pitié sur l'Honneur des Bacchantes  
Puis celui dont jamais le crayon oscilla  
Sans tracer sur vélin un chef-d'œuvre : *Villa* !  
Le hasard le plus fou que jamais j'entrevisse,

Même sous Dagobert c'est *Barès* sur « Maurice » ;  
Et, puisque la fortune a des retours soudains,  
C'est nous qui baptisons aujourd'hui le *Jourdain*;  
Du fameux défenseur de Marie-Antoinette  
Nous faisons un collier de lauriers pour sa tête.  
*Mets*, petite, en tes yeux, tout l'azur du bluet. Pour être,  
un jour prochain, plus digne de *Rousset*,  
Ou, si tu aimes mieux l'ombre qui désaltère  
Rêves sous les palmiers dorés de notre *Maire*  
Ah ! *Rimbaud*, *Châtenay*, vous accourez penauds,  
Dans l'espoir de griller le moteur de *Renaud* !  
*L'amiral* a déjà caché dans ta menotte  
Le pavillon le plus élégant de sa flotte.  
*Brice*, lui, fait *Bretocq* — le docteur *Sedillot*  
Qui sait tout, sans pudeur, met une cédille au... !  
Et *Boillot* vous emporte en sa Peugeot fidèle,  
Oui, viens dans notre ciel épanouir nos ailes,  
Et choisis le pilote amoureux et charmant  
Qui conviendra le mieux à ton tempérament.  
Nous serons des amants sans peur et sans reproche,  
Pourvu que ça ne soit pas chez Monsieur *Chaboche*.

**Pierre Weiss  
1915**

## 1927 – ARRIVEE DE LINDBERGH AU BOURGET

*Le commandant Pierre WEISS, dans son magnifique « L'ESPACE », préface de la Comtesse de Noailles (1929,) parle de la substitution de Lindbergh faite par ses soins en présence du ministre Laurent-Eynac...*

### **Extrait :**

« Lorsque, dégagé de tant d'étreintes par Détrouyat, par Delage et par moi, Lindbergh se fut échappé, une mer d'ombres mouvantes continua d'inonder toute la nuit le terrain, réclamant le héros en qui elle saluait un nouveau Messie.

Pour ne pas déceler sa présence dans mon modeste bureau, à l'extrémité nord du camp, nous avons éteint les lumières. Une cinquantaine de recrues, incorporées la semaine précédente, constituait toute notre garde et barrait le passage, le long de la route de Gonesse, au flot qui bouillonnait dans Dugny. Il avait bien fallu armer le ban et l'arrière-ban pour tenter d'assurer la protection de la piste, mais ces soldats improvisés de la veille inquiétaient le commandement. Tous savaient que Lindbergh était caché à quelques pas. Le public dans l'obscurité les entourait, les pressait de questions. Un seul mot, un seul geste révélateur et l'effervescence déjà mal contenue submergeait la haie de bleusailles et notre retraite était emportée comme une redoute sans défense par une armée à l'assaut !

Pas un bleu ne se laissa prendre. Sur nos terrains, la fermeté et le sang-froid entrent en action dès qu'il est besoin. La troupe tint tête à la cohue avec mille ressources d'esprit....

— Mais qui donc a-t-on transporté dans ce pavillon, à l'écart ? — Qu'est-ce qui se passe dans ce coin ? insistaient mille bouches.

Et les petits factionnaires répondaient en riant :

— Alors, quoi ! T'as jamais vu d'accident le 14 juillet ! — Ça t'intéresse, les grosses dames évanouies ? — Tu veux savoir celle qui a flanché ! — Mon vieux, il y a des ivrognes à coucher tous les soirs de cérémonie ! — Si c'était Lindbergh, ça s'saurait, idiot !...

Bref, le repos de Lindbergh fut sauvegardé grâce à l'humour des jeunes vélites, dont la joie de participer à une telle consigne se faisait complice de notre secret...

## L'ESPRIT FRANÇAIS

10 JANVIER 1931

### *LE COMMANDANT PIERRE WEISS*

Ce matin-là, un matin chaud d'été, noyé de brume bleue, le Breguet militaire que pilotait le commandant Pierre Weiss était attendu sur l'aérodrome du Havre pour onze heures.

Il venait du Bourget.

Il passa, à dix heures quarante-cinq, sur le Château de Tancarville, qui dresse ses ruines féodales au-dessus d'une boucle de la Seine, descendit vers l'estuaire et, piquant sur la ville, roula sur le terrain dont il avait fait obligatoirement le tour, à onze heures précises.

Le commandant Pierre Weiss est l'homme des exactitudes, encore qu'il soit poète.

Ceux qui ne le connaissaient que de nom s'attendaient à trouver devant eux un grand type, taillé en athlète, voire point tout jeune... Pourquoi ?

A cause du grade d'abord.

Commandant !

A cause de ses livres ensuite.

L'écrivain laisse entrevoir une telle maturité d'esprit, une telle puissance d'expérience, une si profonde connaissance de l'homme, et de sa vie et de son âme qu'il est difficile de se l'imaginer jeune et frêle.

Ce fut pourtant, jeune et frêle, le commandant Pierre Weiss qui sortit de la carlingue, le vrai Pierre Weiss, qu'il fallut bien prendre comme il était !

Sa biographie ?

Il naquit à Nancy en 1890 et fit à la Faculté des Lettres de sa ville de très brillantes études, dont le doyen M. Emile Krantz rendra témoignage dans les magnifiques feuillets de la préface qu'il écrivit en 1924, pour les *Charmeurs de Nuages*.

Il se destinait au barreau et sa carrière y eût été belle.

Mais moins belle sans doute que celle tracée par le destin.

En 1914, il est sous-lieutenant de chasseurs à Lunéville.

L'aviation le tente.

Breveté en janvier 1915, il est en escadrille au front.

Il commande tour à tour le F 71, la Spad 90 et le Groupe d'Escadrilles de la VIII<sup>e</sup> armée.

Sept citations.

La croix de chevalier de la Légion d'honneur, puis la rosette.

Il n'a pas quitté le front. Aucune blessure, aucune maladie, rien.

Si ! quelque chose !

Des victoires et des exemples !

La guerre finie, il continue de servir.

Il est le premier, en 1923, l'auteur de la transfusion d'essence entre deux avions en plein vol et l'*Aérophile*, dans son numéro de décembre, lui consacrait ces lignes :

« Le capitaine Pierre Weiss qui vient de mener à bien la première tentative française de ravitaillement d'essence en cours de vol est l'un des pilotes les plus en vue de notre aviation militaire.

Entré dans l'aviation dès le début de la guerre, il n'a cessé de se signaler dans les commandements importants qu'il a exercés au front aussi bien que dans les initiatives personnelles par de remarquables qualités de méthode et de sang-froid.

Il continue, au Bourget, à marquer chaque année d'une tentative heureuse en collaboration avec l'un de ses fidèles

pilotes, l'adjudant Van Candenberg, record de vitesse sur Paris-Marseille en 3h 10, voyages et exhibitions de nuit.

C'est d'ailleurs avec Van Candenberg que le 13 février 1924, le capitaine Weiss réussissait un très bel exploit de navigation aérienne : 700 kilomètres dans la neige, sur le circuit Le Bourget-Metz-Le Bourget, alors que la tempête blanche faisait rage, que tous les hangars tenaient obstinément fermées leurs portes, que nul oiseau humain n'osait ouvrir ses ailes.

En 1924 et 1925, nous le suivons en Afrique du Nord, en Asie Mineure, à Angora, au Portugal.

En 1926, c'est la Norvège, puis la Suède et toutes les capitales du Nord qui le voient se poser sur leurs terrains, grand oiseau de France, venu les saluer et les éblouir de ses prouesses.

En 1927, c'est le grand voyage au-dessus de la Russie et du Caucase, avec Assollant, l'une de nos gloires.

En 1929, avec le commandant Girier (autre belle figure), il bat le record mondial de vitesse sur 5 000 kilomètres en circuit fermé, à 190 de moyenne, en 26 heures.

Enfin, en 1930, c'est l'épopée de la première liaison Paris-Pondichéry et retour, avec Girier. C'est l'incomparable exploit de souffrances et d'héroïsme, qui leur permet de porter aux Indes Françaises, pour la première fois par les airs, le courrier et l'accolade de Paris et de la France.

Plus tard, en juillet, le général Hergault, Inspecteur de l'Aéronautique, choisissait le commandant Pierre Weiss pour sa tournée de l'Afrique du Nord, petit voyage de 10 000 kilomètres, comme l'avait choisi, en juillet 1929, le général de Goys pour sa mission d'Espagne et de Portugal.

Depuis quinze ans, de telles actions suffiraient déjà à la gloire d'un homme.

Il en est d'autres qui sont le partage du commandant Pierre Weiss : ses livres.

Il débuta, comme à peu près tous les hommes de lettres, par la poésie.

Et comme à peu près tous les hommes de lettres encore, à ses frais...

C'était à Nancy, chez Wagner et Lambert, maîtres-imprimeurs, en 1908.

Pierre Weiss publiait *Les Heures Légères*, avec préface de Charles Démange. *Les Heures Légères!* Elles devinrent bien lourdes, les autres heures de la vie pour les hommes de son âge, bien lourdes et si- glorieuses !

Toujours à Nancy, dans l'an qui suit, ce sont les *Impromptus de l'année*.

Puis, en 1910, à Paris, aux Editions des Marches de l'Est, paraît *La Bonne Déesse* que son maître de Littérature Française, M. Emile Krantz préfaça.

« C'était quatre ans juste avant la guerre, écrivait plus tard ce dernier. Les Marches de l'Est ! Quel titre significatif et comme augural ! Il était alors une alliance de mots purement verbale, mais en laquelle vivait et s'exprimait l'esprit de vedette, un éveil de patriotisme vigilant et averti qui par ses collaborateurs et rédacteurs de *l'Est intégral* de la France se tournait du côté où il fallait regarder, surveiller, avertir et se préparer à faire face. Ces Marches de l'Est que Pierre Weiss venait de pratiquer en écriture, comme elles devinrent quatre ans plus tard, en l'inoubliable mois de juillet 1914, une réalité tragique, un formidable champ de carnage que le même Pierre Weiss, étudiant en droit et en lettres, mué par un coup soudain en soldat d'avant-garde sous les trois formes successives de cavalier, de fantassin et d'aviateur, contribua triplement, pour sa part héroïque, à défendre, à explorer, à dépasser, à reconquérir, à libérer enfin, et tout de même, et toujours à chanter ! »

C'est qu'en effet Pierre Weiss ne cessa jamais d'écouter et de transcrire la grande voix de la poésie, même lorsqu'elle semblait couverte à jamais par le hurlement des canons. En tirage privé, il faisait paraître, en 1918, trois recueils de poèmes « *Notes de guerre* » sous ces titres qui sentent le lettré de la Renaissance française : *L'Alabastré d'Icilius*, *Le Bouclier de Clésiphon* et *La Vallée de Josaphat*.

Poète, Pierre Weiss le demeure toujours.

Lorsqu'il écrit et lorsqu'il parle.

Lorsqu'il vole aussi...

A côté de l'homme d'action, à côté du pionnier en perpétuel labeur physique, c'est le poète que nous rencontrons et qui surtout nous apparaît dans ses livres.

Dans ses « Notes pour servir à l'histoire des énergies, de l'air », le commandant Pierre Weiss reste, sous le technicien, le chantre inspiré et vous le sentez bien en lisant seulement ces titres : *Les charmeurs de images, La Bataille de l'Atlantique et L'Espace*.

« Dès que l'homme naît l'espace s'en empare, le pénètre, le nourrit de son souffle, fait croître en lui, de jour en jour, la mystérieuse alacrité et dépose en son cœur les germes du rêve et de l'interrogation », lui dit, au seuil de sa préface Mme la comtesse de Noailles.

Je ne sais point, appliquée au commandant Weiss, de plus belle définition.

Un poète seul pouvait en expliquer un autre.

Cette phrase est toute sa vie et toute sa personne.

Il n'est point très grand - pardon ! je devrais écrire, me conformant à la boutade de Napoléon 1er, il n'est point très long... Des pieds à la tête il doit mesurer entre un mètre soixante-cinq et un mètre soixante-dix. Il n'est point très large, mais sous l'uniforme bleu d'officier de marine, on devine le Lorrain trapu, solide, vert comme chêne, que rien ne fatigue, qui tout endure et qui peut tout lorsqu'il le veut.

Le visage est attirant.

Une mèche noire sabre son front. Des yeux pétillants en mouvement perpétuel. Des yeux habitués aux horizons profonds, dressés à regarder droit, à regarder loin.

Des traits qui sourient, s'illuminent puis, tout d'un coup, s'assombrissent, se durcissent.



**Pierre Weiss  
vu par W. Beaufrils**

Un rire communicatif, débordant de jeunesse.

Enfin une voix grave, qui sait la valeur des mots, une voix d'orateur et de poète.

Car s'il faut lire le commandant Pierre Weiss, il faut aussi l'entendre.

Lorsqu'il se présente devant la rampe, en une salle craquante et attentive, pour donner sa conférence, Pierre Weiss demeure un instant silencieux, prend possession, magnétiquement de son auditoire.

Puis, simplement, avec un sourire de conquête, il salue son public, le remercie, expose son sujet.

Il est calme, très à l'aise, fort distingué dans sa tenue, sobre dans ses gestes.

Et soudain, parce qu'entraîné lui-même par sa démonstration, il va crescendo, amplifie sa voix, brusque ses gestes, indique, veut expliquer, veut faire comprendre, veut commander et

secoue la foule d'un de ces longs frissons qui viennent autant de la phrase émouvante que du dynamisme de l'orateur.

Il faut entendre le commandant Pierre Weiss,

Il est de la lignée des orateurs-nés, des grands conférenciers, de ceux que l'on peut envoyer dans toutes les villes, à tous les publics, pourvu qu'il y ait une cause juste et noble à plaider - et celles des ailes françaises est bien l'une des plus justes et des plus nobles - ; toujours il sera à la hauteur de sa tâche, parce que se mettant au niveau de son auditoire, il saura l'entraîner, comme il entraîne son avion, en plein ciel...

Le commandant Pierre Weiss a suivi son destin qui le voulait avocat.

Il plaide pour les droites sacrées de l'aviation contre ceux qui, stupides, refusent de croire à son perpétuel essor, à l'infini de ses prétentions.

Il plaide pour l'âme pacificatrice de la France contre ceux qui, aveugles, continuent de lui prêter des desseins d'impérialisme.

Il plaide pour la beauté du monde, lui qui l'a vu sous ses plans, par jours de pluie et jours de soleil, nuits d'étoiles et sombres nuits, contre ceux, qui s'attachent à ne trouver partout que hideur et misère.

Il plaide pour toutes les idées nobles et libres, pour l'éternelle soif d'idéal qui brûle le cœur humain, pour cette aspiration millénaire à monter toujours plus, pour la splendeur vierge des cîmes, où dégagées des étroitures de la terre, les bonnes volontés, toutes les bonnes volontés, d'où qu'elles montent, peuvent discuter et s'entendre pour la pacification et la fraternité du monde.

Mais le commandant Pierre Weiss m'en voudrait de continuer pour lui seul cet éloge. Dans *La Bataille de l'Atlantique* il s'est plu à tracer le portrait de chacun de ses immortels camarades dont la vie, avec la sienne, est vouée au triomphe des ailes. Je ne le séparerai point de ses frères en m'inclinant devant sa jeunesse et sa vaillance, car c'est m'incliner devant l'aviation française.

***JEHAN LE POVRE MOYNE.***

P.S. - Ce « portrait » de M. Pierre Weiss était achevé alors, que nous est parvenue la nouvelle de sa nomination au grade de lieutenant-colonel. Nous joignons aux hommages que l'aviateur a déjà reçus nombreux, les nôtres, admiratifs, et nos félicitations confraternelles au nom des écrivains d'esprit français.

*J. LE P. M.*

## L'OUEST ECLAIR

30 DECEMBRE 1930

### ***PIERRE WEISS, VICE-PRESIDENT DE LA LIGUE AERONAUTIQUE DE FRANCE, EST NOMME LIEUTENANT-COLONEL***

C'est avec le plus grand plaisir que nous apprenons que l'aviateur Pierre Weiss vient d'être promu lieutenant-colonel et attaché au ministère de l'Air, service de la propagande.

Les Manceaux se réjouiront de cet avancement mérité qui honore l'un des plus vaillants officiers de l'armée de l'air, qu'ils ont eu le plaisir d'entendre en mai dernier lors d'une conférence - qui, nous pouvons le dire, ne sera pas sans lendemain - au Palace-Cinéma, sur le raid France-Pondichéry. M. Robert Planchon, délégué général de la Ligue Aéronautique de France, veut bien nous rappeler, dans les quelques lignes suivantes, la biographie militaire du vaillant colonel. Laissons parler M. Planchon : « Pierre Weiss est un des aviateurs les plus en vue du monde aéronautique. La mobilisation de 1914 le trouva sous-lieutenant de chasseurs à Lunéville, mais il quitta rapidement la cavalerie et, dès le début de 1915 il est en escadrille au front où il commande successivement la F 71, la Spad 90 et le groupe d'escadrilles de la VIII<sup>e</sup> armée. Particularité tout de même assez rare, Weiss n'a pas quitté le front un seul jour pendant la guerre n'ayant jamais été blessé, ni malade, ni muté dans une formation de l'intérieur. Il a terminé sur le Rhin une campagne commencée devant le Grand-Couronné de Nancy, sa ville natale.

« Sa belle conduite lui valut sept citations et la croix d'officier de la Légion d'honneur.

« Après la guerre, le sous-lieutenant, devenu commandant, consacre son activité aérienne à une série de raids remarquables, puis est l'auteur, en 1923, de la première transfusion d'essence entre deux avions en plein vol et il a repris l'été 1929 ses expériences avec succès. Ses ailes le portent en Afrique du Nord, en Asie-Mineure, à Angora, au Portugal, dans toutes les capitales d'Europe. En 1926, c'est le

voyage de Norvège et de Suède, de toutes les villes du Nord ; en 1927, le périple retentissant du Caucase et de Russie. En 1929, il bat, en compagnie du commandant Girier, le magnifique record mondial de vitesse sur 5 000 kilomètres en circuit fermé, à 180 kilomètres à l'heure. Au mois de juillet 1929, le général de Goys le choisit comme pilote et accomplit à son bord une importante mission en Espagne et au Portugal.

« Docteur en Droit, homme de lettres distingué, breveté entre temps de l'Ecole de Navigation de Brest, le colonel Pierre Weiss a publié- plusieurs volumes de vers et deux études magistrales, sur la psychologie de l'aviateur et les gestes d'héroïsmes sans cesse renouvelés de l'aviation : « *Les Charmeurs de nuages* » et « *La Bataille de l'Atlantique* ». Ces livres avaient attiré sur, l'officier l'attention du monde littéraire et l'avaient fait connaître comme écrivain d'une rare qualité.

« Le lieutenant-colonel Pierre Weiss a ajouté un livre nouveau à cette liste déjà longue en publiant « *L'Espace* », dont le succès est si retentissant que 40 000 exemplaires furent enlevés en quinze jours dans les librairies, La comtesse de Noailles avait écrit pour ce livre une admirable préface.

« Le lieutenant-colonel Weiss, qui compte 3 600 heures de vol, a pris par ses écrits, qui proclament sa foi dans l'aviation et décrivent cette esthétique nouvelle de l'espace, une influence profonde sur la Jeunesse de ce pays. Inscrit au tableau pour le grade supérieur, Pierre Weiss avait dû quitter, en décembre 1929, son unité du Bourget qui était devenue l'un des points de mire de notre aviation militaire et le rêve de tous les pilotes avides d'action, de mouvement en avant et d'une conception idéaliste de leur rude métier

« Le lieutenant-colonel Weiss a entretenu en mars dernier, au Palace-Cinéma, sous l'égide de la Ligue Aéronautique de France, dont il est vice-président, le public manceau de son dernier et retentissant voyage aux Indes en compagnie du commandant Girier. Jamais équipage ne fut exposé à de plus dures conditions atmosphériques.

« Attaché au service de la propagande du Ministère de l'Air, le lieutenant-colonel Weiss fera de la bonne besogne ».

## L'AFRICAIN

6 MAI 1932

*PIERRE WEISS*

### *HOMME D'ACTION – SEMEUR D'IDEAL*

Ces deux vocables que j'accrole à dessein au nom du lieutenant-colonel Pierre Weiss, un des aviateurs les plus en vue du monde aéronautique, semblent à premier examen, un paradoxe. Et pourtant comme ils campent bien l'homme aux yeux clairs et droits dont la vie cependant mouvementée n'a pas altéré les belles qualités d'optimisme qui sont le fond de notre race.

Lieutenant de chasseurs à Lunéville, à la déclaration de guerre, dès de début de 1915 il est attiré par la nouvelle arme de l'air et se trouve en escadrille sur le front. Successivement la F 71, a Spad 20 et le groupe d'escadrille de la VIII<sup>e</sup> armée seront commandés par lui. Sa belle conduite lui fait rapidement escalader les divers grades et lui vaut sept citations avec la croix d'officier de la Légion d'honneur.

La guerre terminée, sa remarquable activité se consacre à la préparation et à la réalisation de raids particulièrement réussis.

Il est l'auteur en 1923, de la première transfusion d'essence entre deux avions en plein vol. Ses ailes le portent en Afrique du Nord, en Asie Mineure, à Angora, au Portugal, dans toutes les capitales d'Europe. En 1926, c'est Je voyage de Norvège en Suède, de toutes les villes du Nord ; en 1927, le périple retentissant du Caucase et de Russie avec Assollant. En 1929, en compagnie du commandant Girier, le magnifique record mondial de vitesse sur 5 000 kilomètres en circuit fermé, à 180 kilomètres à l'heure. Au mois de juillet 1929, le général de Goys le choisît comme pilote et accomplit à son bord une importante mission en Espagne et en Portugal. En 1930, il gagne la coupe internationale de Bibesco, puis effectue la première liaison aérienne avec Pondichéry et les établissements de l'Inde française. En 1931 il relie Paris à

Addis-Abeba, capitale de l'Ethiopie, et Paris à Brazzaville par nos colonies de l'Afrique occidentale.

Voilà l'homme d'action.



Pendant les loisirs, forcément rares que lui laissent de semblables exploits, le docteur en droit Weiss, homme de lettres, breveté de navigation de l'école de Brest, publie plusieurs volumes de vers et cinq volumes sur la psychologie de l'aviateur, véritable chanson de geste de l'héroïsme sans cesse renouvelé de l'aviation. « *Le charmeur de nuage* », « *La bataille de l'Atlantique* », « *L'Espace* » préfacé magistralement par la comtesse de Noailles, « *Le poitrail bleu du sagittaire* » et enfin « *Cidna ou l'Express d'Istanbul* » qui vient seulement de paraître, relation d'un voyage d'éludé exquis, suggestif, émouvant, où les pays traversés sont étudiés à travers le prisme de leur escale aéronautique.

L'éloge du pilote de ligne, obligé de passer à tout prix, fait par le colonel Weiss, honore ces pionniers de notre développement aérien, généralement trop peu connus et les restitue à leur véritable place, la plus haute.

De consolantes et magnifiques prophéties terminent le volume.

Voilà le semeur d'idéal.

4 500 heures de vol, de remarquables records, une collaboration active à de grands voyages sahariens, dont le plus récent a contribué au sauvetage de Reginensi et de ses compagnons, une foi ardente en l'avenir de l'aviation qu'il propage par ses écrits.

Tel est le lieutenant-colonel Weiss.

***HENRI PASTRE.***

## LES AMIS DU SAHARA

BULLETIN TRIMESTRIEL - JUILLET 1933

### *LA LIAISON POSTALE MILITAIRE A TRAVERS LE SAHARA*

Pendant deux mois et demi, au printemps de 1933, les équipages militaires de l'aviation d'Algérie ont assuré un trafic postal régulier au-dessus du Sahara et relié en deux jours Alger à Gao, sur le fleuve Niger, Le troisième jour, le courrier atteignait les principaux centres de la colonie du Niger, Niamey et Zinder. L'itinéraire a près de 4 000 kilomètres.

Cette expérience de ligne, de liaison ponctuelle, décidée par le Ministre de l'air, est une date dans l'histoire de notre aviation et de notre colonisation.

Pour la première fois, la traversée du plus grand désert du globe n'est plus commentée à la manière d'un raid, d'une performance. Elle inspirait, il y a quelques années à peine, le même effroi qu'aux anciens Grecs, le passage des colonnes d'Hercule ou aux marins de Vasco de Gama les vagues géantes de l'hémisphère sud. Les escadrilles s'y promènent aujourd'hui et habitent, dans cette mort avec une entière sérénité.

Le désert est une extraordinaire école d'adresse et d'énergie, presque indispensable à la formation d'un pilote. Avec son ciel de cristal, la nappe verte de ses oasis et même son affreux néant, il vous attire à lui comme un abîme. Une fois pris, on ne s'en détache plus.

Pour mener à bien l'entreprise postale, on s'est donc tout naturellement adressé aux soldats de l'air du Sahara, qui, d'une conscience haletante et les yeux agrandis, attendent toujours que sonne l'heure du bled. Les soldats ont toujours précédé les civils aux colonies sur toutes les routes. La loi est générale. Cet honneur est leur fait et ne peut leur être ôté. Dans l'ordre aéronautique ils sont, en outre, des pionniers économiques puisque, de toute façon, là ou ailleurs, leurs moteurs tournent et leurs avions s'aventurent. Leurs aurores sont moins paresseuses à se lever, selon l'expression de LA FONTAINE. Un jour vient où ils passent le flambeau... mais c'est au dénouement.

Le succès spontané de la ligne qu'ils ont créée prouve que les missions aéronautiques ne sont jamais si différentes d'esprit et de nature qu'on le croit et révèle à l'aviation française la notion de son unité.

La route de Gao démontre aussi une vérité ancienne, mais sujette à éclipse dans l'opinion. La France possède à sa porte un Empire africain d'un seul tenant, grand comme l'Europe. Le bloc formé par l'Algérie, la Tunisie, le Maroc, l'Afrique Occidentale et l'Afrique Equatoriale Françaises est la création du génie colonial et civilisateur le plus inouï qui fût jamais. L'armée d'Afrique a été l'outil, l'expression concrète de ce génie.



**Les équipages qui ont effectué la première liaison postale Alger-Gao (14 Mars 1933).**

**De gauche à droite : Caporal-Chef LAMUR (pilotant l'avion postal) ; le Colonel WEISS ;  
le Sergent pilote PRADIER ; le Chef mécanicien DALICIEUX,**

Les aphorismes sur les méthodes anglaises, italiennes, portugaises, lesquelles ont chacune leur valeur et leur vertu, ne résistent pas à la perspicacité d'un voyageur impartial. Dès qu'on quitte notre territoire on entre dans le royaume du mirage. Comparez les vingt-cinq ans de Maroc de LYAUTEY avec

le siècle et demi britannique aux Indes.

Comme nous mettons une souplesse d'Alcibiade à nous dénigrer nous-mêmes, il est bon que l'aviateur, qui a « nomadisé » partout et tâté de toutes les escales, soulève un coin du voile

Au milieu du bloc français, une mer de sable, de roc et de montagne : le Sahara - plus sévère à franchir que la mer. Notre oeuvre africaine ne vivra qu'à condition d'en faire un lac intérieur dont les deux rives, Afrique du Nord et Soudan, soient rapprochées par des communications constantes et sûres. Celles-ci s'imposent sous leurs aspects divers : méhari, auto, avion, chemin de fer - aucune locomotive ne se substituant tout à fait à l'autre. Au Sahara l'auto et l'avion auront précédé le train.

Cette circulation Intense est un instrument impérial à créer. Tout français doit s'incliner devant ses deux justifications :

1° L'augmentation des transactions commerciales entre l'Afrique du Nord et les colonies de l'Afrique Occidentale et de l'Afrique Equatoriale (échanges économiques faciles à décupler en quelques années) ;

2° Notre sécurité militaire qui exige le contrôle de toute l'immensité où nous sommes engagés et le transport rapide de l'armée d'Afrique vers la Méditerranée. Dès à présent grâce à notre bienfaisante politique indigène et à l'aviation son alliée, serait impossible un coup dans le genre de celui que les agitateurs turcs et allemands ont monté au désert, en 1916, et qui nous a valu l'insurrection senoussiste et l'assassinat du Père **DE FOUCAUD**.

C'est à ces grandes choses que songent les aviateurs en écoutant tourner leurs hélices au-dessus du Tanezrouft, plus sec et plus dur que le ciment ; en parcourant leur ligne postale - la seule au monde qui traverse 3 000 kilomètres de désert sans matériel ni personnel de relais.

Alger-Gao-Zinder, par l'aviation militaire ! Il n'y a pas d'entreprise d'une plus frémissante intelligence ni d'exemple d'une force pacifique mobilisée plus à propos.

†

Après mille kilomètres de Tanezrouft l'arrivée sur le Niger est

pour l'aviateur une joie physique. Le Tanezrouft, c'est le détachement suprême ; mais le fleuve, deviné de loin par temps clair, vous rattache au monde et délie l'énigme humaine que pose le fier désert.

Le bled, comme la nuit, fait briller les diamants, pare le fleuve d'une vertu singulière. Aux hautes eaux et vu du ciel, le Niger s'avance, largement étalé, monstrueuse coulée violette à travers l'Afrique.

Ces impressions qui sont à deux pas de nous dureront autant que nous : d'abord, la plaine de gravier à l'infini, sans un soupçon de végétation ou d'érosion, un cercle d'horizon comme celui de la mer sans l'inégalité des vagues ; puis les markoubas du Tilemsi déjà moins inhumains ; enfin le ruban humide, le Thalassa ! Thalassa ! des grecs, l'air tonique promis aux poumons secs, la douceur du rivage, la fin du sable, le revoir, l'amitié, le philtre de vie... Tout rayonne : voici le fleuve ! Elle a été plus d'une fois pour l'aviateur douce et consolante la vision de l'eau à l'horizon...



**La causette à l'atterrissage. - Les Sahariens entourent les aviateurs et s'intéressent à la liaison postale Alger-Gao.**

†

L'aviation française a fait de Gao la plaque tournante de ses Itinéraires d'Afrique. De Gao, l'avion peut rayonner sans difficulté vers Dakar, vers nos portes du golfe de Guinée, Konakry, Abidjean, Grand Bassam, Lomé, Kotonou, Douala, et vers nos bases importantes du Tchad et de l'Afrique équatoriale. L'équipement en terrains d'escale de toutes ces régions est d'une perfection minutieuse grâce à la pensée continue des chefs de l'aviation de Dakar, des Tulasme, des Gama, des Bouscat qui ont successivement veillé sur cette oeuvre unique.

Gao doit s'attendre à voir sa grandeur tomber au profit de sa voisine Zinder, (à 1 100 kilomètres plus à l'est sur le réseau routier de notre Afrique occidentale) qui sera reine et maîtresse de toutes les communications le jour où nous ouvrirons au trafic aérien, sans solution de continuité, l'axe central du Sahara. Ce dernier n'a été parcouru que jusqu'au Hoggar.

Dès que le tronçon désertique Tamanrasset-Agadès, aujourd'hui reconnu, sera régulièrement exploité, la ligne directe Alger-Zinder détrônera l'itinéraire actuel par Gao, parce que plus courte de 1 000 kilomètres et parce que riche de ressources en puits : c'est le vrai chemin du Tchad, du Congo, de Madagascar.

Les pilotes, les touristes aériens de la ligne ne connaîtront plus l'émotion de déboucher sur le Niger après le Tanezrouft fatal. Qu'ils se hâtent, avant de s'engager sur une voie trop pratique, de jouir de cette image : le fleuve d'espérance succédant à mille kilomètres de ciment et de poussière.

†

Gao ! chef-d'oeuvre d'illusion et de rêve

- Je veux boire avec rage, dit l'aviateur en pénétrant dans son humidité chaude.

- Pourvu que je ne m'anéantisse pas avant de le revoir ! dit l'aviateur en le quittant.

Les bordjs mauves et rouges sont alignés le long de l'eau sous l'ombrage des caroubiers. L'eau reflète feuillage et murs multicolores. Des négrillons nus, au ventre déformé, pataugent. Des pirogues sont amarrées sous les arbres pleins de bengalis. L'hélice du vapeur qui passe soulève des gerbes de bulles.

Mais ce qui est plus que tout réparateur des blessures du Tanezrouft, symbole d'adversité et de matière, c'est le bleu du Niger, un bleu indéfinissable et comme il n'en existe nulle part ailleurs. On le respire, on le sent transparent, incertain, filtré, et à chaque seconde changeant. Le Niger n'est plus, quand on rase la surface de l'eau, le gros serpent sombre de tout à l'heure qui coupe en deux l'Afrique : c'est un jardin d'eau qu'une forêt de fleurs et de plantes ensevelit sous les corolles et les feuilles.

Une faune ailée innombrable s'insinue, sans remuer une tige, à travers ce dédale végétal : hérons, grues couronnées, canards souffleurs, oiseaux marabouts, en troupe immobiles. On les dirait de porcelaine ; soudain, elles s'envolent à deux mètres de la pirogue, poursuivies par des coups de fusil. Les négrillons plongent pour ramener à bord l'hécatombe.



**Le Colonel WEISS a troqué son avion contre une pirogue et profite de son séjour à Gao pour excursionner sur le fleuve.**

De-ci, de-là, la drôle de mine d'un cheval ou d'un boeuf, aux pattes invisibles, abandonné sur une petite île à fleur d'eau et

qui semble debout sur le fleuve. Des nuages d'oiseaux blancs, les piqueboeufs, sont posés sur leur dos et les picorent.

Gao ! Tout est oublié : l'aspect de solitude du Tanezrouft, le maquis des ouadi morts, la terre balafnée de cassis, le néant jaune et pierreux... Il n'y a plus que le bleu, l'indéfinissable bleu du Niger...

*LIEUTENANT-COLONEL PIERRE WEISS.*  
*COMMANDANT LE 1ER GROUPE D'AVIATION D'AFRIQUE*

## « *L'Echo d'Alger* »

30 mai 1943

### **LES PORTEURS DE FLAMBEAUX**

Par le général Pierre WEISS

A l'heure où la France a recouvré dans son empire un gouvernement et une personnification digne d'elle, où deux chefs illustres se tendent la main au nom des intérêts supérieurs de la patrie, notre pensée se reporte invinciblement vers ceux qui, depuis deux ans et demi, n'ont ni désespéré, ni abdiqué, ni failli.

À la tête de ceux-ci, le prisonnier dont les appels à l'espoir, à la résistance, perçaient les murailles de Koenigstein, et l'exilé volontaire qui, de son foyer britannique, n'a cessé de dénoncer la démente de l'armistice et le crime de la collaboration.

A leur suite, la lignée des soldats héroïques de la France combattante et des grands citoyens de la France libre ; ces aviateurs, qui se sont échappés de nos terrains malgré des ordres draconiens et de mesures ineptes comme la vidange d'essence ; ces soldats accourus de tous les coins de l'empire que des chefs, d'un courage antique, comme Catroux, Leclerc, Larminat, Kœnig, ont conduits au combat ; eux qui ont sauvé la Syrie qui allait être livrée à l'ennemi comme l'Indochine, au prix d'ignobles mensonges destinés à séduire l'opinion ; les gibiers magnifiques de cour martiale que des brutes condamnaient aux travaux forcés (alors qu'il était possible d'agir autrement, puisque certains juges l'ont fait) ; mes frères d'armes, qui sont morts en tentant de s'échapper vers Gibraltar ou Malte, sans que leurs pauvres cendres calcinées aient reçu un hommage militaire ; tous les colons ou fonctionnaires d'outre-mer qui ont sauvé de la fêrule de Vichy, c'est-à-dire de la botte et de la mystique nazie, notre domaine colonial, pendant que l'Afrique du Nord, rendue à merci, était souillée et empuantie par les commissions d'armistice ; tous les Français qui ont réussi à gagner Londres ou Alger au péril de leur vie, à grossir les rangs de la résistance et de la foi. Et dans le sillage de ces braves, ici même, en Afrique du Nord, tous ceux qui ont éprouvé devant les actes de Vichy un invincible dégoût et qui ont opposé à la propagande infâme une conscience

impénétrable, tous peuvent se délivrer à eux-mêmes, aujourd'hui, un joyeux satisfecit : ils n'ont pas seulement été des soldats loyaux et des politiques honnêtes ; ils ont été des soldats heureux et des politiques habiles.

La passion patriotique a des surprises qui brisent toute logique, écrasent tout calcul. C'est sa grandeur, c'est son danger. Tant pis pour les logiciens de la collaboration ! Les constructions de Vichy étaient des châteaux de cartes.

L'Axe est battu. Les postulats de la défaite ont claqué misérablement : la conception militaire absurde de l'écrasement de l'Angleterre, l'implantation du nazisme en France sous le nom élégant de révolution nationale, comme s'il pouvait être question d'inculquer un fanatisme à notre âme libérale et généreuse, et — faute plus grave que toutes les autres — le permanent mensonge ont on nous a bercés sur l'origine de nos maux. Hitler était subitement devenu un petit saint qui se rationnait à notre profit, et l'esprit prussien un innocent, régénérateur de l'ordre et de la morale ! Bien entendu, les boucs émissaires de la famine, des vêtements en loques, des pieds nus, des caves vides, du blé disparu, des oranges évaporées, c'étaient le blocus anglais, les Juifs, feu le Komintern, les capitalistes américains.

On n'est jamais descendu plus loin dans l'abaissement et la lâcheté, Jules Favre, Thiers et Gambetta, quoique serrés à la gorge, parlaient un autre langage après le premier Sedan. Honneur et gloire aujourd'hui aux clairvoyants qui se sont groupés autour des idées saines que diverses chartes et déclarations politiques des Alliés ont définies et qui sont à deux doigts de triompher sur les champs de bataille. L'agression est la rapine. Le droit ne sort du fait. Le droit humain est intangible. La France s'appelle liberté et civilisation. Le peuple est souverain et non pas une clique valetaille de l'ennemi La collaboration est un parricide La pensée et la conscience sont libres La persécution est humiliante et lâche. L'idéalisme l'emporte dans le monde sur la dictature. Telles sont les idées de la France.

Et nous sentons tous que la France martyre est unanime derrière le gouvernement créé en Afrique du Nord et qu'au nom de ces idées elle a donné à ce gouvernement mandat de la délivrer.

Mise en page : François-Xavier BIBERT - Mai 2013 –Mai 2014

---

Liens :

**[SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT](#)**  
**[GROUPE DE CHASSE GC III/6 \(3/6\)](#)**  
**[Jean ASSOLLANT - Pilote de l'Oiseau Canari](#)**



---

Pages suivantes :

***L'album de Pierre WEISS***  
***Les écrits de Pierre WEISS***

**A la gloire de...**



**Lieutenant BONNET**

Eleva le record du monde de la vitesse pure à plus de 400 km. à l'heure.



**Commandant WEISS**

L'un des plus grands animateurs de notre aéronautique militaire. - A effectué d'innombrables raids au-dessus de l'Europe. - Commande un groupe aéronautique au 34<sup>e</sup> Aviation.



**Capitaine CHALLE**

L'un de nos plus célèbres pilotes de grands raids.



**Raymond DELMOTTE**

Chef pilote de la Maison Caudron. - Vainqueur du Rallye International de Reims et du Rallye Paris-Biarritz. - Notre plus grand pilote d'avions légers.



**Michel DETROYAT**

Acrobate extraordinaire et pilote de grand raid remarquable. Héros du vol Paris-Alger et retour sur avion monoplace.



**NOGUÈS**

Remarquable par ses raids trans-méditerranéens et coloniaux.



**Marcel DORET**

L'un des rois de l'acrobatie aérienne. - Vainqueur de Fieseler dans le fameux match de Berlin.



**Capitaine ARRACHART**

Le héros du premier raid Paris-Dakar sans escale. - Plusieurs fois recordman du monde de la distance sans escale.



**R. VILLECHANOUX**

Remarquable pilote d'acrobatie dont l'audace est légendaire. - Réceptionne les avions de chasse de Bleriot-Aéronautique à l'Aérodrome de Buc.

Photos Henri Manuel, Bol,  
Lito et Piron, Gerschel  
Clichés Intelligents

**Vive l'Aviation Française !**



**16 Mars 1924 – Meeting de Narbonne  
Pierre WEISS parachutiste**



**10. - Circuit des Capitales du Nord de l'Europe, par WEISS et LATAPIE.**

**1926 – WEISS et LATAPIE**



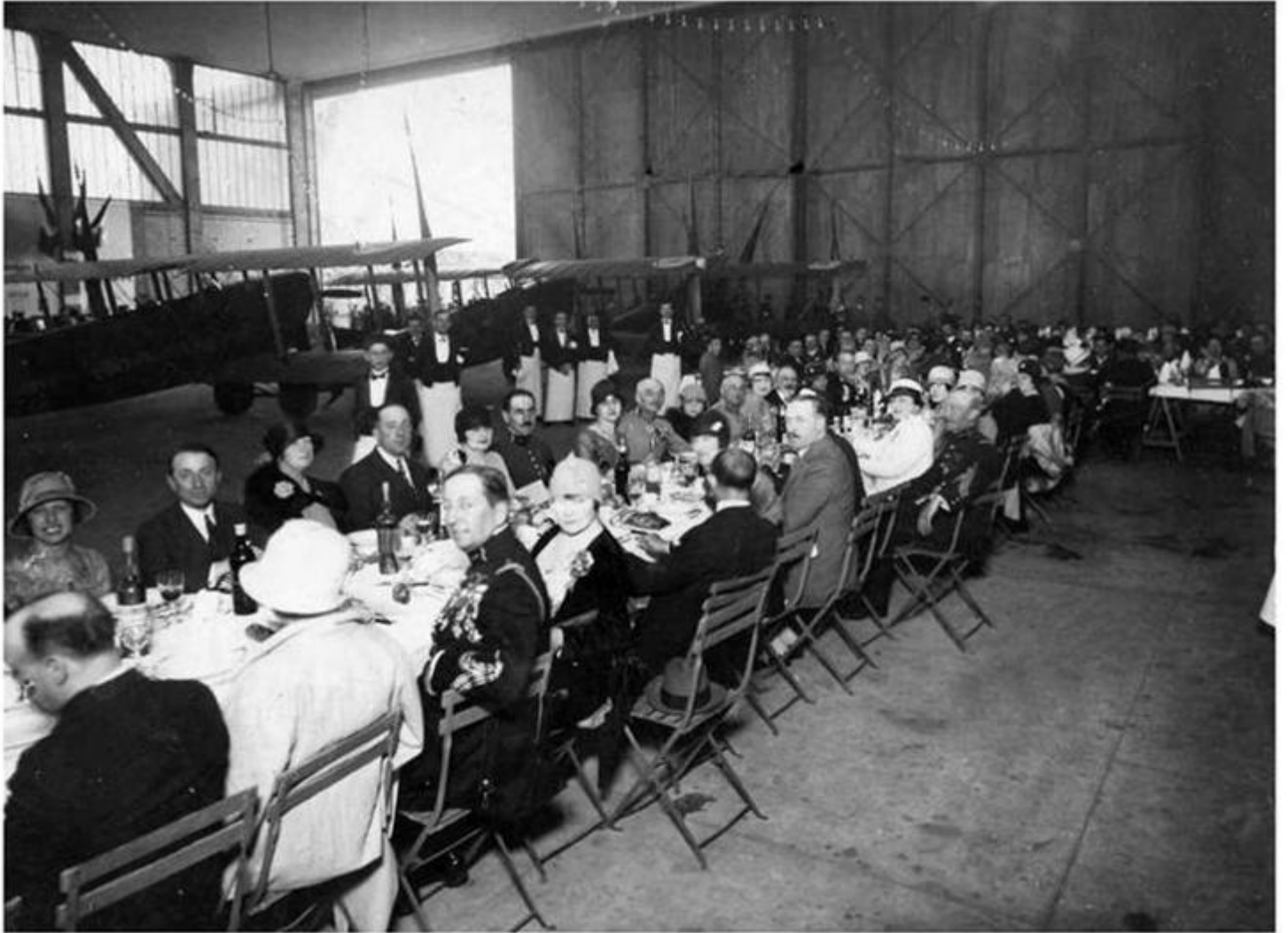
8. Un trio de Grands Pilotes de Bréguet.  
COSTES, le Commandant Pierre WEISS et le Capitaine René de VITROLLES.

**COSTES - WEISS - VITROLLES**

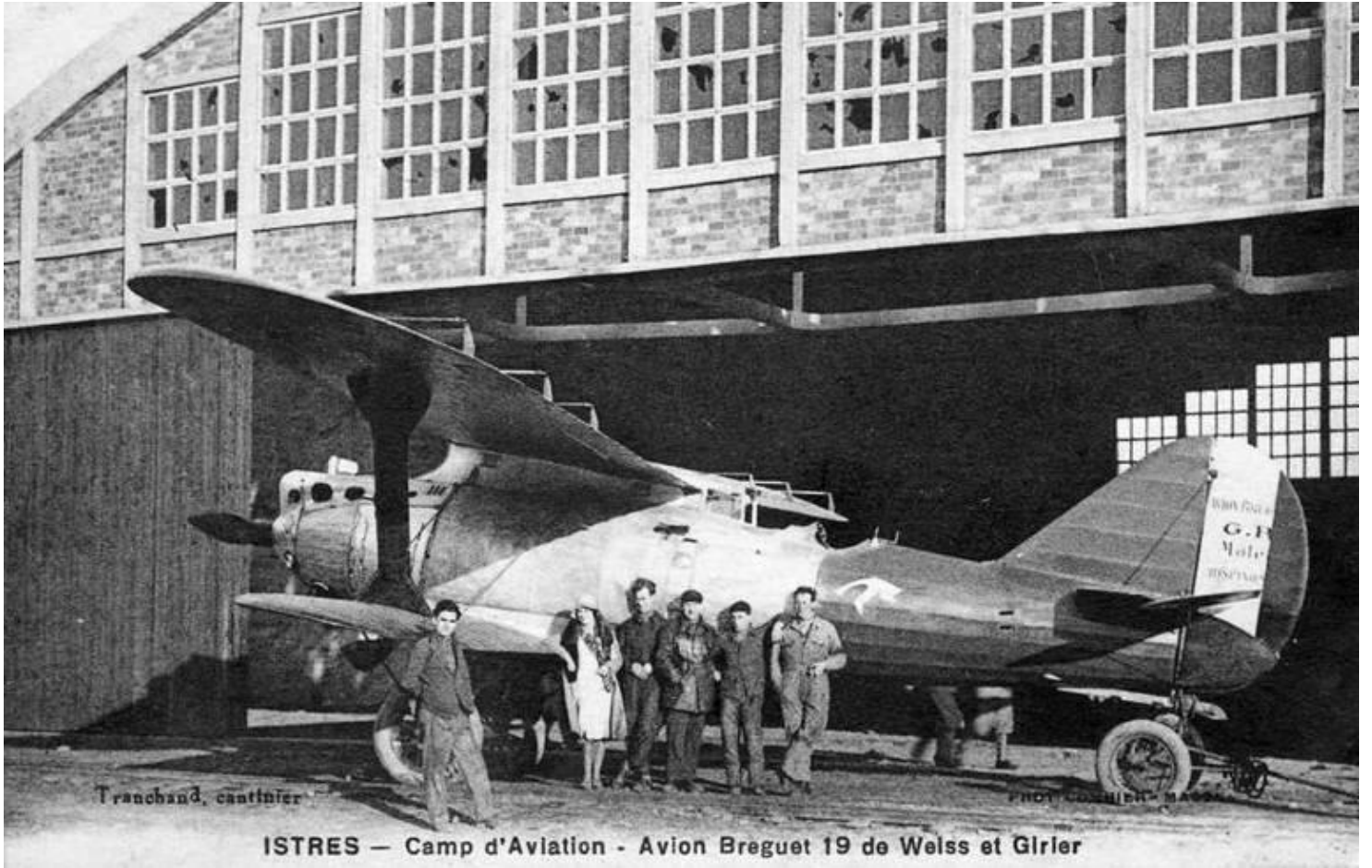


1928 - Le commandant WEISS et Hyron HERRICK - Ambassadeur des Etats Unis





**Juin 1928**  
**Banquet dans un hangar du 34<sup>ème</sup> régiment d'aviation du Bourget**  
**Le commandant WEISS en grande tenue**



Janvier 1930  
Istres  
WEISS et GIRIER







**« Le Petit Marocain »**

*22 septembre 1934*



(Photo Keystone)

**Pierre Weiss, aviateur célèbre, poète délicat, écrivain de talent, vient d'être promu colonel ces jours derniers. C'est le plus jeune des officiers de ce grade de l'armée française. Abandonnant son commandement à Alger, il va désormais commander la demi-brigade d'aviation de Tours.**



Pendant la guerre - Général Pierre Weiss

## **Ecrits de Pierre-Théodore Weiss**

**Pierre Weiss. Les Heures légères. Préface de Charles Demange**

écrit par Pierre-Théodore Weiss, Charles Demange

1908

Editeur : Sidot

**Pippermint. Les Dessous de Nancy. Préface de Pierre Weiss**

écrit par Pippermint, Pierre-Théodore Weiss

1910

Editeur : Sidot frères

**Pierre Weiss. L'Album du 17e chasseurs**

écrit par Pierre-Théodore Weiss

1912

Editeur : J. Coubé

**Capitaine Pierre Weiss. L'Aviation française présentée aux Messins**

écrit par Pierre-Théodore Weiss

1919

Editeur : édition d'art Coubé

**Pierre Weiss. Notes pour servir à l'histoire des énergies de l'air**

écrit par Pierre-Théodore Weiss

1921

Editeur : Berger-Levrault

**Capitaine Pierre Weiss. La Guerre aérienne devant Nancy**

écrit par Pierre-Théodore Weiss

1921

Editeur : Berger-Levrault

**Pierre Weiss. Les Charmeurs de nuages. 3e édition. Préface d'Émile Krantz**

écrit par Pierre-Théodore Weiss

1924

Editeur : La Pensée française

**Pierre Weiss. Pinsard chez les boches. 4e édition**

écrit par Pierre-Théodore Weiss

1925

Editeur : Berger-Levrault

**Souvenirs d'un homme volant, la vie d'Anthony Fokker Avec un portrait hors texte (Nouvelle collection historique)**

écrit par Anthony Fokker, Bruce Gould, Pierre Théodore Weiss, Lucette Baillon de Wailly

1932

Editeur : Calmann-Lévy

**Lieutenant-colonel Pierre Weiss. L'Hallucinante Afrique française**

écrit par Pierre-Théodore Weiss

1934

Editeur : L. Querelle

**A. Heinzelmann. Maison-Blanche : Journal d'un chef pilote. Préface du colonel Pierre Weiss. Hors-texte de Guilos**

écrit par André Heinzelmann, Pierre-Théodore Weiss

1936

**Colonel Pierre Weiss. Le Secret du Sud. Dessins de Louis Aznard. Photographies de Saïd Mahfouf**

écrit par Pierre-Théodore Weiss

1937

Editeur : Berger-Levrault

**Daniel Lacker. Initiation au droit aérien. Préface du colonel Pierre Weiss**

écrit par Daniel Lacker, Pierre-Théodore Weiss

1937

**Capitaine Pierre Paquier. Le Capitaine de corvette Cavelier de Cuverville. Préface du colonel Pierre Weiss**

écrit par Pierre Paquier, Pierre-Théodore Weiss

1937

**Baron de Foucaucourt, pilote. Vingt mille lieues dans les airs : Tour d'Europe, tour d'Afrique, dans un petit avion de tourisme. Préface du général Pierre Weiss**

écrit par Baron de Foucaucourt, Pierre-Théodore Weiss

1938

**Général Pierre Weiss. Escales et paysages**

écrit par Pierre-Théodore Weiss

1939

Editeur : B. Grasset

**Pierre Weiss. La Guerre du ciel**

écrit par Pierre-Théodore Weiss

1940

Editeur : Flammarion

**Henri Laroque. Un homme se penche sur son amour. Préface du général Pierre Weiss**

écrit par Henri Laroque, Pierre-Théodore Weiss

1945

**Mon journal de Rethondes à Anfa : Juin 1940-mai 1943. Préface du général Pierre Weiss**

écrit par Jacques Rousseau, Pierre-Théodore Weiss

1945

**Léon-Robert Rouxel. Souvenez-vous ! : 1914-1918... N'oubliez jamais... 1939-1945. Préface du général Pierre Weiss**

écrit par Léon-Robert Rouxel, Pierre-Théodore Weiss

1947

**Marcel Duclos. Aux écoutes de l'orage : Poèmes recueillis par Jean-Martin Franchi. Préface du général Pierre Weiss**

écrit par Marcel-Lucien-Antoine Duclos, Jean-Martin Franchi, Pierre-Théodore Weiss

1947

**Colonel Pierre Paquier. Pilotes courageux. Préface du général Pierre Weiss**

écrit par Pierre Paquier, Pierre-Théodore Weiss

1949